notiziario della sat dlf udine

Numero 89 Anno 23 (2) giugno 2018

Le officine del Deposito Locomotive di Udine

Pubblichiamo per gentile concessione dell'autore l'articolo, apparso sul supplemento “Business” - maggio 2018 - del giornale “Il Friuli”, dedicato al deposito locomotive di Udine che Alberto Teghil visitò da bambino.

Assieme alle macchine a vapore che la attorniavano, fa parte di un mondo che era ancora ben vivo prima del terremoto del 6 maggio 1976. Adesso che è chiusa e assediata dalle erbacce riesce difficile passare accanto a essa senza nostalgia e rimpianto. Sì: persino l’officina di un deposito locomotive è capace di drenare dallo scorrere del tempo aneddoti e illuminanti informazioni sull’evoluzione urbanistica, logistica e industriale di una città. Questo è certamente il caso dello stabilimento udinese adiacente al deposito locomotive di via Giulia, chiuso dieci anni fa e nel quale si svolgevano le operazioni di manutenzione e riparazione meccanica di locomotive e carri ferroviari.

Gli inizi.

È l’ottobre del 1873 quando s’iniziano i lavori per la costruzione della ferrovia Pontebbana diretti dall’ingegner Oliva ed è edificato il nucleo iniziale del deposito locomotive, su un’area delimitata a sud-est dall’attuale sottopasso (passaggio a livello fino al 1926) di viale Palmanova e da via della Cernaia. Questa struttura si rende necessaria poiché la linea in costruzione si viene ad aggiungere a quella in funzione già da tredici anni proveniente da Venezia e che prosegue per Trieste: la stazione del capoluogo friulano assurge quindi in breve allo *status* di nodo di traffico internazionale su due direttrici e si arricchisce di altre due (per un totale di cinque uscenti dalla città) entro il 1° aprile 1889, quando risultano attivate le due ferrovie per Cividale del Friuli (dal 1886) e Portogruaro via Palmanova-San Giorgio di Nogaro. Il deposito locomotive del 1889 consiste in un complesso di dieci rimesse a raggiera con pianta a semicerchio, rimessa a quattro binari e officina, come Claudio Canton riporta nell’accuratissimo *La stazione di Udine - 1860-2010*. È dotato di piattaforma per la giratura delle locomotive del diametro di 15 metri e di torre piezometrica a pianta ottagonale allungata, ancora integra e visibile da via della Cernaia: la sua funzione è alimentare gli erogatori d’acqua girevoli a colonna. Intatta così come la stazione, con i binari ancora al riparo dell’elegante tettoia metallica, questa è la struttura che si trovano dinanzi i reparti della XIV armata austro-tedesca allorché entrano in Udine il 28 ottobre 1917 dopo avere sfondato il fronte a Caporetto. Ampliamenti sono realizzati negli anni immediatamente successivi alla Grande guerra, in un’epoca che si caratterizza a partire dal 1925 per una rigida vigilanza politica sul personale che vi presta servizio, con l’espulsione o l’emarginazione di ferrovieri ritenuti “sovversivi”.

Le rimesse dell'ex deposito locomotive di Udine nell'aprile 2018 (foto A. Teghil)

Il secondo deposito locomotive.

Nel corso del 1935 le sanzioni economiche decise dalla Società delle Nazioni in conseguenza della politica coloniale italiana si ripercuotono sulle importazioni del carbone indispensabile per la trazione a vapore. L’adozione di una condotta autarchica da parte del governo, mirante a sfruttare il più possibile l’energia idroelettrica ottenibile dalla conformazione fisica del Paese, conduce già

Il retro delle rimesse del deposito locomotive di Udine il 27 settembre 1992 - in primo piano il ponte trasbordatore (foto C. Canton)

il 16 settembre al completamento dell'elettrificazione della linea Pontebbana, in tempo per l'inaugurazione stabilita per il 28 ottobre. Il 21 aprile successivo è la volta di quella per Trieste. La linea aerea di cui sono dotate le tratte elettrificate è alimentata con corrente continua a 3.000 Volt e vi sono messi in esercizio i nuovi locomotori E 626, ben più prestanti (2.517 CV per 95 km/h di velocità massima) delle macchine a vapore (in prevalenza le 740, la potenza delle quali è di 980 CV per 65 km/h) e in grado di assicurare un servizio più agevole poiché non necessitano dei tempi di fermata per il rifornimento d'acqua e carbone e la lubrificazione del biellismo. Il robusto affiancamento della trazione elettrica a quella a vapore è il contesto nel quale si rende necessario costruire un nuovo deposito locomotive con relativi capannoni per tutti i tipi di manutenzioni e riparazioni, che è ricavato nel ventaglio delle tre linee - per Tarvisio, Cividale del Friuli e Trieste - che si apre a est del cavalcavia di viale Palmanova, da cui è tuttora visibile. Oltre che le rimesse per le locomotive, *Il Popolo del Friuli* di martedì 29 ottobre 1935 racconta che la struttura sorta «a oriente della stazione ferroviaria» comprende «la grandiosa sala-officina (m 86 x 48) meravigliosamente attrezzata», quella che tecnicamente è denominata la "squadra rialzo" per la riparazione del materiale rimorchiato (ovvero carri merci e carrozze), mensa, dormitorio, «uffici, scuola per macchinisti, ecc.» e tre torri piezometriche per il rifornimento idrico delle macchine a vapore. Fra i ricoveri per le motrici e le officine è posizionato trasversalmente un ponte trasbordatore che permette un'agevole traslazione dei mezzi da un binario all'altro. Subito dietro i fabbricati è posato un breve arco di binario che chiude un triangolo di rotaie per la giratura delle locomotive a vapore. È contestualmente disarmato il preesistente deposito locomotive a ovest del viale, riconvertendo un'ala del quale saranno in seguito ricavati il dopolavoro e il cinema ferroviario.

Il ponte trasbordatore negli anni '50 (Fototeca Civici Musei, Udine. Attilio Brisighelli. Archivio Brisighelli)

La fossa del ponte trasbordatore - visibile sullo sfondo - nell'aprile 2018 (foto A. Teghil)

Curioso è scorgere in questo momento storico uno strano parallelismo nell'evoluzione di due importanti strutture cittadine. Da una parte, il passaggio dal vecchio al nuovo deposito locomotive di Udine nel tempo che precede l'inaugurazione del 1935; dall'altra, la chiusura nel 1934 delle Ferriere di Udine, ubicate in prossimità dello scalo Sacca, e il sorgere in quello stesso anno della ditta di Giovanni Zadussi e Serafino Galotto in via Castelfidardo: l'embrione della futura Safau, ovvero la "fase due" della produzione dell'acciaio di Udine. Due scelte di politica industriale ed energetica effettuate a livello nazionale si concretizzano pressoché contemporaneamente e con ripercussioni alquanto profonde entro due soli chilometri di binario.

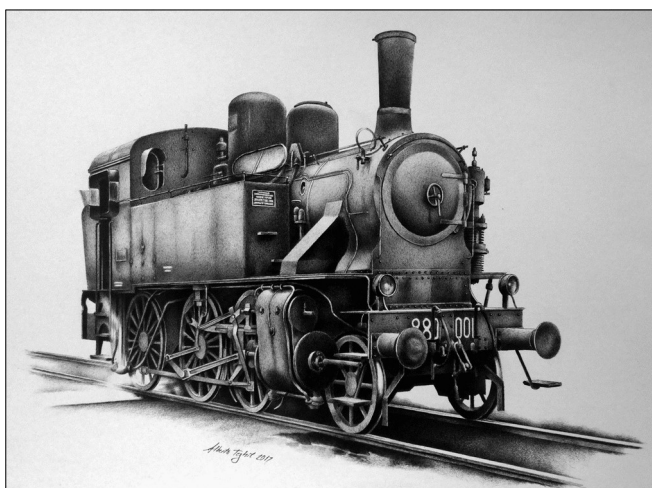
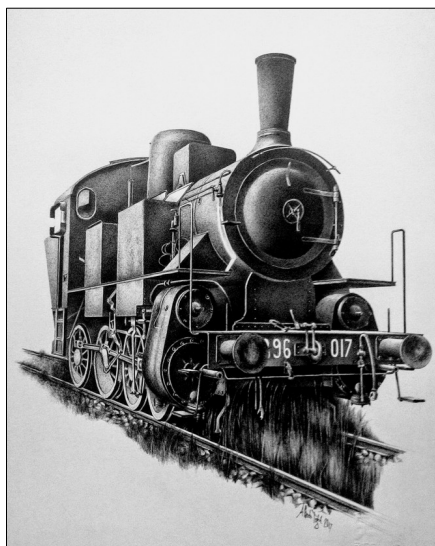
Rimesse e officine subiscono severi danneggiamenti da parte dei bombardamenti aerei degli Alleati negli ultimi mesi del secondo conflitto mondiale, particolarmente da quelli del

Scambio triplo di uno dei vertici del triangolo del deposito locomotive e lato est dello stesso triangolo nell'aprile 2018 (foto A. Teghil)

28-29 dicembre 1944 e del 20 gennaio 1945.
Oltre che per la riparazione delle distruzioni belliche delle strutture, nella rete ferroviaria che fa capo a Udine il dopoguerra si caratterizza per la ripresa del programma di conversione alla trazione elettrica sospeso a causa del conflitto: il 2 ottobre 1960 è conclusa l'elettrificazione della linea da Mestre al capoluogo friulano, un giorno prima del compimento del suo centenario, così completando la costruzione delle linee aeree sulle principali ferrovie uscenti da Udine e condannando perciò all'eclissi la trazione a vapore. Coincidenza quanto meno bizzarra è tuttavia il fatto che l'elettrificazione ferroviaria sia portata a compimento e celebrata soltanto un anno dopo che è stato terminato lo smantellamento delle tramvie elettriche del capoluogo cittadino in favore del trasporto urbano su gomma.

Stagno? «No: metallo bianco».
Una delle lavorazioni effettuate sino a tempi recenti in uno dei capannoni dell'officina del deposito locomotive udinese è la sostituzione delle boccole da riporto usurate delle bronzine assiali del materiale rotabile costituite da metallo bianco: una lega di stagno, rame e antimonio in sbarre a sezione triangolare di 80 centimetri di lunghezza, fusa nei forni elettrici di un apposito reparto denominato appunto "officina metallo bianco". Questi locali sono adesso chiusi e resi inaccessibili. Le chiavi di essi sono custodite a Verona, al cui dipartimento è passata la competenza del complesso udinese.
In un giorno d'aprile del 1976 è l'odore di metallo fuso a guidarmi a uno di quei saloni, richiamandomi alla mente un'esperienza ben nota: «Fondete stagno qui?», domando troppo sicuro a un addetto, che mi corregge immediatamente precisando che si tratta invece di «metallo bianco» e spiegandomi che con esso si fabbricano (e si riparano) le bronzine antifrizione degli assi del materiale rotabile. Sul fornello di casa rifonderò in seguito a più riprese qualche rimasuglio di metallo bianco regalatomi in quell'occasione, ricavandone minuscole formelle: un mio divertimento di allora.
Una visita come questa non è all'epoca esperienza ingessata da formalità. Quel giorno proseguo infatti indisturbato il mio giro per i capannoni del deposito cercando di raggiungere le locomotive a vapore che spesso avevo scorto di sfuggita dal passaggio a livello della Udine-Cividale in via Buttrio direzione stazione ferroviaria. Un sopravvivente tratto di cancellate d'epoca di ferro a rombi pare allora delimitare dall'esterno un mondo sempre più lontano e percepito d'istinto come affascinante, che m'incuriosisce e del quale presagisco la prossima definitiva scomparsa dovuta al subentrare del più asettico e meno accattivante universo delle trazioni elettrica e diesel.

Due immagini dell'officina di lavorazione del metallo bianco annessa al deposito locomotive di Udine nel febbraio 2002 (foto A. Teghil)

Ricordiamole, quelle "signore delle rotaie".
Il fascino che promana dalle superstiti macchine a vapore presenti nello stabilimento udinese nell'aprile 1976 è pari almeno alla compassione che suscita la sorte riservata ineluttabilmente a quasi tutte: demolizione. Dal 23 luglio di quel fatidico anno le Ferrovie dello Stato decretano infatti *de iure* la cessazione della trazione a vapore sul territorio nazionale, ma già il terremoto del 6 maggio, con il susseguente arrivo di locomotori diesel per effettuare agilmente lavori di riparazione sulla Pontebbana, la sancisce *de facto* in Friuli escludendo le macchine a vapore da tragitti di servizio. Soltanto un mese prima del devastante evento sismico, sul ventaglio di binari adiacente all'officina quelle locomotive a vapore sembrano schierate in un'ultima grottesca parata. Mi danno persino la sensazione d'essere dotate di vita propria, presaghe della fine imminente.

Da sinistra, la locomotiva FS Gr 896 017 a Udine nel 1976 e la locomotiva FS Gr 880 001 a Udine nel 1980 (disegni a penna biro di A. Teghil)

Ricordiamole, con qualche dato “anagrafico” essenziale. *Noblesse oblige,* cominciando dalla “Regina” 685.196, largamente utilizzata sulla linea per Venezia e costruita negli anni 1921-22 dalle officine Breda così come quasi tutte le altre, rodiggio 1-3-1 - ovvero un asse folle, tre assi motori accoppiati, un altro asse folle -, 1.250 CV, capace di raggiungere i 120 km/h: si è salvata e sopravvive grazie alle cure di un gruppo di appassionati di Rimini, adoperata ancora per qualche treno rievocativo. Poi la più dimessa locotender 896. 017, fabbricata anch’essa nel 1921-22, rodiggio 0-4-0, macchina da manovra a vapore surriscaldato da 610 CV e velocità massima di 40 km/h, demolita nel deposito locomotive di Napoli smistamento nel luglio 1978. Quindi le locotender 880.001 e 051 (1916-22), rodiggio 1-3-0, anch’esse a vapore surriscaldato, 500 CV per una velocità massima di 75 km/h: “vivono” ancora e sono adoperate per convogli rievocativi anche ai giorni nostri, e la sorella 108, divenuta in un primo tempo monumento *in loco,* è ora posizionata davanti alla stazione di Villa Santina. Svariate 740 utilizzate prevalentemente sulla Pontebbana - tra le quali la 352, della quale l’amico Roberto Chiandussi mi mostrerà dodici anni dopo la foto dell’impietoso taglio a fette con il cannello ossiacetilenico - e che sporadicamente vedevo transitare per il passaggio a livello di via Cividale quando quel binario della circonvallazione cittadina non era ancora stato abbassato in trincea. Infine, qualche 835 (1906-22) non male in arnese, fra cui la 213, delle quali ignoro però la sorte: si tratta di locotender da manovra con rodiggio 0-3-0, 380 CV, velocità massima 55 km/h. Su una di esse in funzione quel giorno ho il privilegio di salire in cabina e percorrere qualche metro del binario di raccordo col macchinista. Gioia allo stato puro.

Il retro delle officine - sulla sinistra - e fabbricati accessori con la locomotiva 851.036 in manovra (foto FS)

Curiosare, armeggiare poi fra rubinetti, leve e manometri delle cabine di guida degli altri neri giganti d’acciaio accantonati, sognando magari di condurne uno da grande, inoltrarsi per i loro praticabili costituisce per un bambino di nove anni un atto dovuto, mentre suo padre sta scegliendo le inquadrature migliori per immortalarli. Già privata dei fanali e con davanti le erbacce ormai alte di uno di quei binari, la malconcia 896.017 sopravvivrà qualche anno ancora alla sua stessa demolizione nella foto appesa alla parete del corridoio di casa.

La chiusura del deposito locomotive.

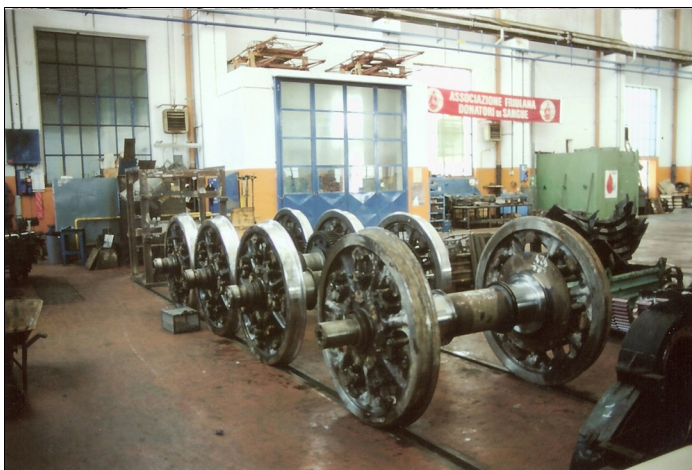
Sia pure con il parco macchine a vapore progressivamente assottigliato, il deposito locomotive di Udine resterà ancora ricorrente meta di visite allietandomi diverse giornate degli anni '80.

La locotender 880.051 è alla testa del treno rievocativo per il centenario (differito) della linea Udine-Cividale del Friuli, meritoriamente organizzato dalla Sezione Appassionati Trasporti del Dopolavoro Ferroviario udinese per il 19 giugno 1988. Questa rimane l’ultima locomotiva a vapore presente su binari dello stabilimento cittadino fino al 1999, quando il suo focolare è riacceso e le ruote la smuovono dalle erbacce per condurla a Tirano, in provincia di Sondrio, dov’è ora utilizzata per treni speciali.

Il *Messaggero Veneto* di mercoledì 21 maggio 2008 riporta la notizia dell’imminente cessazione dell’attività dello «storico scalo locomotive», dell’«officina manutenzione rotabile» di via Giulia a Udine e della «squadra rialzo», dovuta a un provvedimento delle Ferrovie dello Stato inserito in un piano complessivo di riordino che comporta il potenziamento dello scalo intermodale di Cervignano del Friuli, dotato di deposito e officine propri, «attraverso il trasferimento del personale dipendente nella sede della Bassa friulana». Fornendo qualche dato per comparare i volumi di lavoro dello stabilimento udinese negli ultimi tempi, nel medesimo articolo si sottolinea che, nell’ottica di concentrare l’attività sul polo di Cervignano, «il numero degli operai dislocati allo scalo di Udine già da alcuni anni si è ridotto, passando da duecento unità a solo venti. La conseguenza è stata che il lavoro svolto giornalmente sui locomotori ha subito una flessione: ogni giorno si lavora su 6 locomotori contro i 15 di Cervignano del Friuli». Questo nuovo deposito è stato tuttavia realizzato «con il concetto di rimessa, per piccole riparazioni, non con quello di officina», spiega un meccanico intervistato dall’articolista. Fa riflettere il paragone con gli anni migliori, quando l’organico complessivo di deposito locomotive e squadra rialzo di Udine arrivava a ben 350 dipendenti.

La chiusura ufficiale e definitiva dello stabilimento udinese avviene il 1° dicembre 2008. Niente più locomotive da tempo su quei binari: soltanto erbacce; persino qualche rigoglioso arbusto nel mezzo. È tuttavia di questi giorni la notizia che la società ferroviaria regionale InRail ha acquisito almeno in parte le rimesse del deposito di Udine, in vista di un riutilizzo di esse per le proprie locomotive.

Che possa essere l’inizio d’una nuova storia?

Alberto Teghil

Assi di E 636 nelle officine del deposito il 27 settembre 1992 (foto C. Canton)

Il Micotra arriva a Trieste

Da sabato 2 giugno il treno Mi.Co.Tra che dal 2012 collega Udine con Villach due volte al giorno, è stato prolungato su Trieste C.le via Cervignano, sempre effettuato dalla società Ferrovie Udine Cividale. Si effettua nei soli giorni di sabato, domenica e festivi per la durata di un anno, fino al giugno 2019 quindi.
Tale prolungamento è stato espressamente richiesto dagli austriaci, sia per portare i loro turisti nel nostro capoluogo regionale, sia per migliorare il servizio treno+bici lungo il corridoio ciclabile Alpe-Adria, che dall'Austria giunge fino a Grado, nel tentativo di valorizzare anche località come Palmanova ed Aquileia. Tale progetto di estensione rientra nel Connect2CE-*Improved rail connections and smart mobility in Central Europe* ed è cofinanziato dal programma Interreg Central Europe che, sul budget totale di 2.854.455,00 euro, destina 302.233,00 euro a FUC srl.

Il Micotra in attesa di partire da Trieste nel pomeriggio del 2 giugno 2018 (foto D. De Anna)

Le fermate previste sono a Palmanova, Cervignano Aquileia Grado, Trieste Airport e Monfalcone.
Si tratta di un prolungamento dei treni esistenti, anche se a Udine cambiano numerazione. Restano pertanto invariati gli orari tra Udine e Villach mentre a scendere il treno 1817 parte alle 11,34 e giunge a Trieste alle 12,59, per poi ripartire come treno 1818 alle 15,50 e giungere a Udine alle 17,16. La sera invece parte da Udine come 1819 che parte alle 21,17 e giunge nel capoluogo alle 22,39. Al mattino la partenza da Trieste avviene alle 5,45 come treno 1816 che giunge a Udine alle 7,12.
Il sistema di esercizio è così articolato: il venerdì sera dopo essere giunto a Udine il treno, effettuato il giro locomotiva, scende a Trieste come invio a vuoto via Gorizia con il personale che effettua la coppia serale. Questi dopo il giro macchina a Trieste C.le e il ricovero al binario risale a Udine in auto. La coppia che il mattino dopo deve effettuare il treno a salire scende la sera in auto e dorme in albergo. La stessa cosa avviene il sabato sera. Domenica sera la coppia che ha portato il treno a Trieste risale a vuoto via Gorizia e ricovera il treno a Udine che il lunedì riprende i turni consueti. Di conseguenza, nelle giornate di effettuazione, il personale ha un turno in più, quello delle due coppie Udine-Trieste del pomeriggio, con cambio volante a Udine.
La curiosità sta nel fatto che essendo inviato via Gorizia ed effettuando servizio via Cervignano il materiale nel fine settimana risulta invertito coi bagagliai lato Trieste invece che lato Tarvisio.

Il primo Micotra per Trieste in partenza da Udine il 2 giugno 2018 (foto D. De Anna)

I prezzi sono quelli previsti dalle tariffe regionali FVG.
Il giorno di inizio servizio siamo andati e tornati a Trieste con la coppia del pomeriggio e quello che ci ha subito sorpresi è stata la velocità di soli 60 km/h tra Udine e Cervignano. Questo perché le loco a 4 assi con oltre 20 t/asse sono limitate a tale velocità. A Trieste Airport è salito un nutrito gruppo di turisti che era probabilmente appena arrivato col volo da Monaco e sono tutti scesi a Trieste. Questo dimostra che la scelta della nuova fermata aeroportuale sia stata azzeccata. Ci riferiscono infatti, che al mattino quando il Micotra parte da Trieste alle 5,45 (che sembra un orario scomodissimo) molti lo utilizzano per andare all'aeroporto. Quel giorno non c'era molta gente, ma si trattava del primo giorno di servizio e non era stata fatta una gran pubblicità.
A Trieste C.le il treno è stato ricevuto al binario 8 che è il primo dei tronchini corti. Il convoglio arrivava giusto entro il limite considerato che aveva 5 carrozze (tre carrozze e due bagagliai), e ci si chiede se in caso di composizione rinforzata a 6 pezzi, come accade in genere in agosto, utilizzeranno uno dei binari “normali”.
La manovra per il giro locomotiva avviene in retrocessione fino ad altezza deposito, poi viene effettuato il giro macchina e sempre in retrocessione viene piazzato al binario di par-

Il Micotra 1816 per Udine a Palmanova, 30 giugno 2018 (foto D. De Anna)

tenza. Questo sistema, utilizzato anche a Venezia S.L. per gli EC da Monaco di DB-ÖBB-Trenord, evita di dover ricorrere alla manovra diesel di Trenitalia, evitando costi aggiuntivi.
Al rientro poco più di 30 persone a bordo, quasi tutte scese a Udine.
Abbiamo anche constatato che il treno a Trieste è indicato come regionale per Udine. E anche da Villach e Tarvisio l'indicazione è per Udine. Questo perché nel capoluogo friulano cambia numerazione, ma molti, meno "esperti" di noi, restano spiazzati cercando il treno per Villach. Anche la hostess a bordo negli annunci fa riferimento alle due singole tratte, e non all'intero tragitto. Glielo abbiamo fatto notare, ma ci hanno risposto che è giusto così. Secondo il nostro modesto parere è sbagliatissimo!
Non resta che attendere le statistiche tra qualche mese per sapere se questo prolungamento ha dato buoni frutti, ma in ogni caso è sintomo che in regione si stanno muovendo e sperimentando molte cose in ambito ferroviario.
E poi fa specie vedere a Trieste C.le materiale ÖBB nei colori attuali.

Daniele De Anna
Mario Tudisco

Pedemontana

Sulla Sacile-Maniago si registrano ancora criticità e le statistiche indicano che dalla riapertura del 10 dicembre 2017 agli inizi di maggio la puntualità entro 5' dei treni si è attestata al 85,4%, oltre il 10% in meno rispetto alla media delle altre linee del FVG.
Nei primi giorni di giugno sono state eseguite le prove dinamiche e statiche di carico dei ponti sul torrente Arzino e sul fiume Tagliamento per il loro collaudo in prospettiva della riapertura della linea. Le prove sono state effettuate con una coppia di locomotive D 345, che fuori servizio vengono ricoverate nella stazione di Maniago. Rimane ancora da effettuare la sostituzione del ponte in ferro sul canale Ledra, la cui nuova travata è già presente da anni nello scalo della stazione di Majano.
La regione FVG ha assegnato sia ad Aviano che a Travesio 80.000 euro per il restauro delle stazioni e la loro riqualificazione in vista del servizio turistico sulla Pedemontana.
Alcune scuole elementari del FVG, con oltre 200 gli scolari partecipanti, sono state coinvolte nel progetto "Alla scoperta dei mestieri del ferroviere" promosso dal Comitato Pendolari Alto Friuli e Italia Nostra, con la collaborazione della Direzione Regionale Trenitalia FVG, che si è tenuto sulla Pedemontana. Il progetto è nato per promuovere la mobilità sostenibile mediante l'utilizzo del treno, con visite guidate a bordo treno e in stazione, dove vengono illustrati agli alunni le mansioni delle figure chiave del mondo ferroviario: macchinista, capotreno e capostazione.
Il 20 maggio è stato realizzato un treno vapore con la 728.022 da Udine a Maniago denominato il "Treno delle storie". L'aspetto turistico ha visto animazione culturale durante le soste a Sacile ed Aviano, e in quest'ultima località anche l'esposizione di prodotti tipici e artigianali, e a Maniago visite al Museo dell'arte fabbrile e delle coltellerie, al castello o ad un battiferro.
Il 21 giugno un treno a vapore, composto dalla locomotiva 728.022, una carrozza Centoporte, una tipo 31000, una tipo 32000 e il bagagliaio DUI 97144, ha percorso quasi interamente la Pedemontana partendo da Gemona per permettere a una troupe di Discovery Channel di realizzare un documentario per conto di Fondazione FS, dedicato alle ferrovie turistiche più belle di Italia. Il treno doveva essere "segreto", ma ovviamente non è passato inosservato. Come curiosità: secondo il Messaggero Veneto la locomotiva era la 628.022!
Il successivo 24 giugno è stato effettuato un treno speciale con trazione diesel - D 345.1055 e le stesse carrozze del treno "televisivo" - da Treviso a Cornino in occasione della manifestazione Aria di Festa che si è tenuta a San Daniele del Friuli. Ovviamente dalla fermata di Cornino a alla città del prosciutto era stato istituito un servizio di bus. Il treno ha marciato a vista, con i passaggi a livello presenziati, da Maniago a Cornino perché i lavori del segnalamento e di installazione delle barriere non erano stati ancora completati. Al ritorno, situazione insolita per le ferrovie: da una rilevazione di Viaggiatreno a Maniago il treno speciale risultava essere in anticipo di 57 minuti sull'orario previsto.

Claudio Canton

La 728.022 con il "Treno delle Storie" in partenza da Udine per Maniago via Sacile il 20 maggio 2018 (foto D. De Anna)

Il D 345.1055 con il treno speciale alla fermata di Cornino il 24 giugno 2018 (foto M. Tudisco)

Viaggiatreno segnalava i 57' di anticipo del treno speciale

.Italo in Val Padana

Sbarco in grande stile di NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori in Val Padana: dal 1° maggio 2018 .Italo-Treno garantisce 10 collegamenti al giorno tra Venezia e Torino, mettendo in linea gli ETR 675 Evo.
Con un tempo di percorrenza di 3 ore e 24 minuti tra i due capolinea, .Italo viene quindi ad inserirsi in una nuova direttrice di traffico, molto importante dal punto di vista del bacino di utenza servito e che fino ad ora vedeva solo la presenza dei Freccia Rossa di Trenitalia.
Per invogliare ad utilizzare i collegamenti della nuova compagnia ferroviaria, anche le tariffe di NTV sono promozionali, con un biglietto di euro 9,90 uguale per tutte le stazioni servite, indipendentemente dal luogo di partenza; per luglio 2018, i collegamenti giornalieri saliranno a 14, in funzione delle ulteriori consegne dei nuovi ETR 675.

Alessandro Fanutti

Un .Italo Evo sulla trasversale padana Padova 16 maggio 2018 (foto A. Fanutti)

Nuovi rotabili in Carinzia

Vectron gruppo 1293 ÖBB
All'inizio di marzo 2018 è arrivata al deposito di Villaco (dopo la presentazione ufficiale tenutasi a Vienna) la prima di 200 Vectron, di costruzione Siemens, capostipite destinata all'istruzione del personale e che rappresenta, dopo 15 anni dalle immissioni in servizio delle prime Taurus (classificate nei gruppi 1016, 1116 e 1216) la nuova generazione di locomotive per le ÖBB.
50 di queste Vectron sono attrezzate per la circolazione anche in Slovenia ed in Italia, le altre per il resto dei Paesi Balcanici, Nord Europa e Turchia; la graduale immissione in servizio, in testa ai treni merci, è programmata da maggio 2018, mentre non è per ora previsto il loro utilizzo per il servizio passeggeri.
Ogni Vectron ha un costo di 4 milioni di Euro, una potenza di 6.400 kW e una velocità massima di 160 km/h.

La prima Vectron ÖBB in deposito a Villach il 3 aprile 2018 (fonte ORF)

CityJet gruppo 4744 ÖBB
Sono in servizio anche in Carinzia con l'orario 2018 i nuovi elettrotreni gruppo 4744 ÖBB "CityJet", che vengono impiegati verso Spittal, Friesach, Rosenbach, rispettivamente sulle linee per Salisburgo (Tauri), Vienna e Jesenice (Caravanche).
Sono realizzati sulla piattaforma Desiro ML di Siemens Mobility, lunghi oltre 75 m, velocità massima di 160 km/h, 259 posti a sedere, 4 porte di accesso per ogni carrozza, ed introducono le modernità dei RailJet anche nei collegamenti a breve/medio raggio per i pendolari, migliorando quanto oggi già offerto con le composizioni Talent.
I CityJet per la Carinzia fanno parte dell'ulteriore ordine di 64 unità per tali elettrotreni che è stato stipulato a dicembre 2016 con la Siemens, destinati a sostituire le vecchie composizioni gruppo 4020 e ad entrare in servizio anche in Ost-Tirolo per i servizi facenti capo a Lienz.

La 1163 018 fresca di revisione, in deposito a Villach il 30 aprile 2018 (foto A. Fanutti)

Gruppo 1163 ÖBB
Sono destinate a sostituire le anziane locomotive elettriche da manovra gruppo 1064 (anno di costruzione 1984, realizzate in dieci esemplari) le più moderne macchine del gruppo 1163, costruite in 20 esemplari da SGP e ABB negli anni successivi.
Si tratta di locomotive da manovra elettriche a 4 assi (Rangierlokomotive), con una potenza di 1.600 kW, 75,5 t di massa in servizio e velocità massima di 100 km/h.
Si possono ora diffusamente vedere in servizio negli impianti ferroviari di Villaco.

Alessandro Fanutti

CityJet per Friesach in partenza da Villach il 30 aprile 2018 (foto A. Fanutti)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

L'orario estivo attivato il 10 giugno, a parte la diminuzione delle corse dopo la chiusura delle scuole, ha visto alcune novità. La prima è la riapertura nei fine settimana della Udine-Palmanova-Cervignano con al momento tre corse al giorno: un regionale Trieste-Tarvisio al mattino R6010 e due regionali Tarvisio-Trieste, uno al mattino R6009 e uno al pomeriggio R6099. Oltre naturalmente alle 2 coppie di Micotra in servizio dal 2 giugno.
Altra novità la ripresa del servizio Tarvisio-Villach, sempre nei fine settimana, a cura delle ÖBB con 4 coppie al giorno, tutte, a parte l'ultima della sera in partenza da Villach, in coincidenza con i regionali da e per Udine/Trieste. La linea è stata denominata S 41 e i treni hanno i numeri 4890 - 4892 - 4894 - 4896 nella direzione Tarvisio-Villach e 4891 - 4893 - 4895 - 4897 nella direzione opposta. Nei primi giorni di attivazione ci sono state alcuni problemi con le coincidenze causati da ritardi delle ferrovie austriache!
Sulla Pedemontana le corse invece sono state ridotte da 20 a 16, da 16 a 14 il sabato, mentre nei festivi sono rimaste invariate a 12. Polemiche perché alcuni treni arrivano a Sacile quando i regionali per Venezia sono già partiti da alcuni minuti.

Le prime statiche pubblicate dopo due mesi dall'apertura della fermata di Trieste Airport indicano che in questo periodo ha avuto circa 22 mila viaggiatori, 20 mila con i regionali e 2 mila con Frecce e Intercity.

Ed in tema di Trieste Airport, è stato indetto un concorso per la realizzazione di un'opera d'arte da installare nel polo intermodale. E' prevista una spesa di 36 mila euro.

Trenitalia ha comunicato che, pur con qualche problema dovuto al maltempo, nel primo trimestre 2018 in regione c'è stata crescita di poco più dell'1% di viaggiatori ed un aumento dei ricavi dell'8,1%, mentre la puntualità è stata del 94,5%. Gli aumenti più consistenti si sono verificati sulla Trieste-Udine e sulla Pordenone-Udine e per il servizio interregionale sulla Trieste-Treviso e sulla Udine-Venezia.
Ha inoltre dichiarato che essendoci in media 20000 passeggeri al giorno sui treni in regione circolano 10000 auto in meno sulle strade, contribuendo alla riduzione dell'inquinamento.

La regione punta a sostenere il servizio di trasporto bici sui treni abbattendo le tariffe per il loro trasporto, magari riducendole a una cifra simbolica.

Lunedì 25 giugno ha preso il via, per chi è abbonato, la sperimentazione della tariffa integrata gomma-rotaia nel cividalese. Acquistando un solo abbonamento sarà possibile viaggiare dalle valli del Natisone con FUC (ferrovia) e SAF (bus extraurbano e urbano di Udine). Sono previste inoltre altre promozioni e si potrà comunque acquistare solo l'abbonamento per una delle due aziende.

Daniele De Anna

E' stato annunciato che dal 1° luglio verrà attivato in Carinzia il nuovo "Freizeit-Ticket" con il quale sarà possibile viaggiare il sabato e la domenica con tutti i mezzi di trasporto (treni regionali e autobus) della Carinzia al prezzo di 11,00 euro al giorno.

Sulla Pontebbana dal 3 aprile al 9 giugno per lavori di adeguamento nella tratta Pontebba-Tarvisio ci sono state limitazioni alla circolazione e alcuni ritardi. Il Micotra in partenza alla 9.45 da Villach doveva sostare 50 minuti a Tarvisio invece dei 9 dell'orario normale.

Nuove proteste delle associazioni di persone disabili per la mancanza di ascensori e montacarichi non solo nella stazione di Udine, ma anche in quasi tutte le stazioni. Questo crea ovviamente disagio alle persone disabili, anziane e/o con mobilità ridotta. Anche il servizio di assistenza con obbligo di prenotazione non è ritenuto sufficiente. Le FS hanno fatto sapere che nel progetto di sistemazione del nodo di Udine, che sarà realizzato nei prossimi anni, è prevista anche l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Proteste anche per la mancanza di bagni nella stazione di Carnia che è abbastanza frequentata dai cicloturisti che frequentano la ciclabile Alpe Adria. Trenitalia ha ribadito che non è tenuta all'apertura dei bagni non raggiungendo questa stazione i 500 viaggiatori al giorno. E' stato suggerito che si faccia come a Gemona dove il Comune si è preso in carico la gestione delle toilettes. Il sindaco di Venzone ha ribattuto che il suo comune è piccolo con risorse limitate ed ha pure due stazioni, Venzone e Carnia. Ci si chiede anche perché ogni esercizio pubblico debba avere i servizi igienici, mentre Trenitalia se ne ritiene esente.

Il ministro austriaco alle infrastrutture ha dichiarato che la conclusione dei lavori del tunnel del Koralm tra Klagenfurt e Graz subirà un ritardo di due anni. I lavori di scavo tunnel, che fa parte del corridoio Baltico-Adriatico, hanno incontrato delle difficoltà per la presenza di rocce molte dure. La direzione delle ÖBB ha invece ribadito che questa era una possibilità prevista in fase di progetto e che rimanendo da scavare soltanto 8 km dei 32,9 previsti non si prevedono ritardi così lunghi. I governatori della Carinzia e della Stiria sospettano che l'affermazione sia politica perché il governo per ridurre il carico fiscale ha ridotto i finanziamenti per le infrastrutture, anche se il ministro ribadisce che la riduzione non riguarda i lavori già in corso.

In Austria le ÖBB doteranno i capotreno ed i controllori di mini telecamere da applicare alla giacca dotate anche di monitor rivolto verso il viaggiatore. Tutto ciò per evitare le aggressioni dei passeggeri che sempre più spesso avvengono anche sulle ferrovie austriache. Potranno essere accese solo al momento dell'emergenza. Si comincerà sui treni della Carinzia e della Stiria.

Gli scambi d'ingresso dello scalo di Bottenicco sulla Udine-Cividale sono stati soppressi decretando così la sua dismissione.
Da fine maggio sono in corso grandi lavori nell'ex deposito locomotive di Udine per il suo ripristino come officine InRail. Daniele De Anna

Un incidente stradale con due vittime causato da un camion che trasportava bramme da Monfalcone a San Giorgio di Nogaro ha fatto intervenire la regione che tramite il nuovo as-

sessore alle infrastrutture e trasporti ha dichiarato che stanno lavorando per fare in modo che questo trasporto avvenga solo per ferrovia.

Nella notte tra il 7 e l'8 giugno il ponte ferroviario sul Tagliamento a Latisana è stato sollevato nell'ambito di una esercitazione di protezione civile per verificane il funzionamento.

Il 20 maggio i vigili del fuoco ed un apicultore sono intervenuti nella stazione di Udine per rimuovere uno sciame di api che si era sistemato sul fabbricato posto a fianco del tronchino dove è stata posizionata per un periodo la carrozza della SAT.
Alcuni giorni dopo, nel pomeriggio del 6 giugno, la Polfer ha trovato tre ragazzi che stavano facendo delle foto “artistiche” con un giovane pitone reale della lunghezza di 50 cm nello scalo Sacca. Il serpente era regolarmente detenuto, ma sono stati multati perché si erano introdotti nell'area non accessibile al pubblico.

Il 17 maggio a causa di un guasto a Conegliano dovuto al maltempo un regionale del pomeriggio, partito da Mestre con molti pendolari friulani, è rimasto bloccato a Spresiano per 4 ore. I passeggeri sono stati fatti scendere in attesa di bus sostitutivi, che però non sono mai arrivati. Solo alle 22.00 è arrivato un nuovo convoglio che ha caricato i viaggiatori.
Qualche giorno dopo, il 25 maggio, una pattuglia della polizia municipale che si trovava nei pressi si è accorta che, pur essendo il semaforo rosso, le sbarre del passaggio a livello di Scodovacca sulla Cervignano-Monfalcone non si chiudevano. Hanno così bloccato il traffico in attesa dei tecnici e della Polfer. Polemiche si sono avute perché se non c'erano i vigili sarebbe potuto succedere qualche grave incidente.
Dal tardo pomeriggio del 21 giugno alla mattina del giorno successivo, sempre a causa del maltempo, si sono registrati ritardi e soppressioni per un guasto al sistema di distanziamento fra Conegliano e Spresiano.

La ditta Ermetris di Gorizia, specializzata nelle soluzioni innovative per il settore ferroviario, ha risolto un problema che spesso succede sui convogli, il guasto del server dei telefoni di bordo. Ha semplicemente reso ogni apparecchio indipendente e collegato in rete con gli altri. Questo dimezza anche i costi di installazione. Inoltre ha ricevuto dall'americana Amtrak una commessa per la fornitura di speciali telefoni ferroviari che saranno installati su 30 treni ad alta velocità della linea Boston-New York e 120 convogli della California. I telefoni sono usati per le comunicazioni tra il personale di servizio e per comunicazioni ai passeggeri. L'azienda ha risolto due problemi che riguardano la manutenzione degli apparecchi: la rottura del meccanismo di fissaggio delle cornette e la sostituzione del cavo spiralato. La cornetta ha ora un fissaggio magnetico che garantisce la stabilità dell’apparecchio con le vibrazioni del treno; il cavo spiralato ora si può sganciare facilmente favorendo una sua veloce sostituzione senza smontare tutto l'apparecchio in caso di rottura.

Trainwatching

Si possono vedere con sempre maggior frequenza le Vectron noleggiate a Mercitalia Rail da MRCE, anche nella versione multifrequenza classificate E 193 e adatte a circolare sulle linee italiane, austriache, tedesche, svizzere e olandesi.
MRCE dispone di 30 unità di questa versione della Vectron di produzione Siemens. Alessandro Fanutti

Vectron 193 643 MIR a Verona PN il 13 aprile 2018 (foto A. Fanutti)

Adriafer, la società costituita nel 2004 dalla Autorità Portuale di Trieste per il servizio di manovra portuale, ha noleggiato da MRCE due Vectron politensione, la 193 674 e la 193 675, per effettuare servizi merci tra Trieste Campo Marzio e Villa Opicina (via Bivio Aurisina). I servizi verranno poi estesi tra Trieste e Cervignano e tra Villa Opicina e Cervignano avendo recentemente ottenuto le certificazioni per operare su tali tratte.
Il 15 aprile la 193 674 è transitata ad Aurisina trainando la D 100 002 marcata InRail, ma con logo Adriafer, e carri con container.
Daniele De Anna

Vectron 193 674 e D 100 002 Adriafer in transito ad Aurisina il15 aprile 2018 (foto D. De Anna)

Ogni tanto anche le Taurus in livrea RailJet effettuano treni merci, come si è visto a Pordenone l'11 aprile.
Giampaolo Scodellaro

Il 20 aprile in composizione all'IC 35773 Udine-Roma c'era una carrozza cuccette Confort nei nuovi colori.
Giampaolo Scodellaro

Il 14 maggio è transitata per la prima volta a Udine la 483 108 nella nuova livrea rossa DB con un convoglio di bisarche vuote. Daniele De Anna

483 108 nella nuova livrea rossa DB per la prima volta a Udine il 14 maggio 2018 (foto D. De Anna)

Il 2 giugno sostava a Cervignano un ETR 360 della regione Veneto. Si tratta del materiale che espleta il treno festivo Trenobici del Mare 1773, con partenza da Verona P.N. alle 7. 40 e arrivo a Latisana L.B., alle 10.18 e 1772, con partenza alle 17.22 e arrivo alle 20.10, al ritorno, che viene ricoverato a Cervignano AG durante la sosta. Mario Tudisco

ETR 360 della regione Veneto in sosta a Cervignano A.G. il 2 giugno 2018 (a sinistra, foto D. De Anna) (sotto, foto M. Tudisco)

Il 2 giugno il regionale R11079 Udine-Sacile, composto da 2 carrozze MDVC e da una MDVE aveva una E 464 in testa ed una in coda. Giampaolo Scodellaro

La mattina del 20 giugno è giunto a Udine da Lourdes il treno Violetto trainato dalla E 402.170 in livrea Frecciabianca. Ha poi proseguito in direzione Gorizia. Daniele De Anna

Su Facebook è stato segnalato che i due CAF Civity politensione ETR 564 della regione FVG in trasferta in Austria erano riapparsi a Villach. Nella seconda metà di giugno sono stati notati tecnici che lavoravano costantemente su di essi. In seguito hanno lasciato Villach per destinazione ignota.

Treno da Lourdes con E 402.170 Frecciabianca a Udine il 20 giugno 2018 (foto D. De Anna)

G 2000-32 di FuoriMuro in arrivo a Udine il 23 giugno 2018 (foto C. Canton)

Il treno speciale per la Pedemontana in arrivo a Udine la sera del 19 maggio 2018 (foto C. Canton)

N° 89 - Anno 23 (N° 2 / 2018)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio